

CÁMARA DE REPRESENTANTES
XLVIIa. Legislatura

DIVISIÓN PROCESADORA DE DOCUMENTOS

Nº 1308 de 2012

Carpeta Nº 1920 de 2012	Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas

TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL EN EL TERRITORIO NACIONAL

Se disponen normas complementarias a la Ley Nº 18.191

AUTORIDADES MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS

ASOCIACIÓN NACIONAL DE EMPRESAS DE TRANSPORTE (ANETRA)

UNIÓN NACIONAL DE OBREROS Y DE TRABAJADORES DEL TRANSPORTE (UNOTT)

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 10 de octubre de 2012

(Sin corregir)

Preside: Señor Representante Daniel Caggiani.

Miembros: Señores Representantes Guillermo Facello, Julio César Fernández, Amin Niffouri, Jorge Pozzi, Enrique Prieto y Olga Silva.

Invitados: Por el MTOP, señor Subsecretario, ingeniero Pablo Genta y Director Nacional de Transporte, Felipe Martín.

Por ANETRA, señores Gualberto Carminatti, Augusto Victorica, escribano Néstor Luraschi y Sergio Blanco.

Por UNOTT Christian Cartró, Marcos Lombardi, Juan Arellano y Luis San Martín.

———II———

SEÑOR PRESIDENTE (Caggiani).- Habiendo número, está abierta la reunión.

La Comisión da la bienvenida al señor Subsecretario de Transporte y Obras Públicas, ingeniero Pablo Genta y al Director Nacional de Transporte, señor Felipe Martín.

La idea de la Comisión es poder asesorarse con respecto al proyecto de tránsito y seguridad vial en el territorio nacional, que estamos considerando. En el día de ayer recibimos a las autoridades de la Unasev, quienes presentaron un proyecto e hicieron una serie de especificaciones sobre la norma que se aprobó en el Senado. Con el fin de trabajar en forma coordinada, los recibimos para escuchar vuestra opinión.

SEÑOR SUBSECRETARIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Para nosotros es un placer estar aquí y poder compartir nuestra visión respecto a lo que impulsa la Unasev, como modificación complementaria a la Ley Nº 18.191. Entendemos que da un paso adelante en cuanto a la mejora de la seguridad, enfocada desde el punto de vista de la protección a los usuarios y a los conductores, tanto de autos privados como de ciclomotores y motocicletas. No solo incorpora elementos de protección que tienen que ver con los vehículos sino también con la actitud de las personas que conducen o que utilizan un vehículo. Reitero que para nosotros esto representa un avance en cuanto a incorporar elementos que llevan a disminuir la posibilidad de tener siniestros de tránsito -como bien lo define la Unasev-, teniendo en cuenta a sectores de la población que generalmente son los más desprotegidos. El hecho de que quienes más expuestos están y de que el sector de mayor cantidad de siniestros y luego accidentes que se producen sean los motociclistas es producto de un incremento muy importante del número de motos que se ha dado en los últimos tiempos. En general la población de menores recursos accede a estos medios de transporte y por tanto es importante poner allí un énfasis para mejorar esta situación.

En el capítulo vinculado a la protección de los pasajeros menores de edad, los niños y adolescentes, se incorporan elementos de sujeción como el uso obligatorio del cinturón de seguridad y otros, que nos parecen medidas importantes a impulsar.

En particular queremos referirnos a los artículos que se proponen respecto al uso obligatorio del cinturón de seguridad en los viajes en ómnibus de transporte colectivo de pasajeros y a los que tienen que ver con la prohibición de que las personas viajen de pie en los servicios que se definen. En otro artículo se establece la prohibición de viajar en la caja de los camiones o de acoplados de estos. Entendemos que esta norma representa un avance más respecto a algo que desde el Gobierno anterior también se viene impulsando, a fin de priorizar el transporte de cualquier persona más allá de cuál sea el objetivo para el traslado, y en particular este, que es el de ir a un lugar de trabajo. Desde la Dirección Nacional de Transporte nos tocó desandar una medida que era al revés: tratar de acondicionar los camiones, agregándoles cinturones de seguridad, determinando ciertas reglamentaciones para que el personal viajara en las cajas de los camiones. Nos parece que tenemos que avanzar en el otro sentido, es decir, en ser bien restrictivos y llegar a la prohibición total. En cuanto a la implementación de la medida, sabemos que hay que dar un tiempo de adaptación a ciertas situaciones que requieren un análisis más detallado. Entendemos que este artículo está bien orientado y rápidamente tendremos que incorporarlo al reglamento nacional de seguridad vial. Habrá que adecuar lo que establece este reglamento, que es el instrumento que se utiliza en la práctica para verificar el cumplimiento de la norma.

Con respecto al uso obligatorio del cinturón de seguridad en los servicios de transporte, el artículo hace referencia a los servicios de corta, media y larga distancia y a

todos aquellos que circulen por rutas nacionales. En lo que refiere al uso obligatorio del cinturón de seguridad y a la prohibición de viajar parado, tal cual como está redactado el artículo, alcanzaría prácticamente a la totalidad de los servicios suburbanos y algunos urbanos, porque muchos transitan, en su recorrido habitual, por algún tramo de ruta nacional. Nosotros hemos intercambiado ideas con la Unasev y concluimos que no era el espíritu del artículo alcanzar también a los servicios suburbanos y urbanos. Por eso enviaremos a la Comisión alguna propuesta alternativa a esa redacción luego de esta comparecencia y del intercambio que alcancemos para que el alcance se limite a los servicios de corta, media y larga distancia y a los ocasionales, que son servicios que prestan empresas habilitadas con vehículos habilitados para excursiones o traslados no regulares, o los servicios de turismo. No son regulares porque no están sujetos a ninguna periodicidad, frecuencia ni recorrido establecido. Entendemos que para estos es aplicable el uso obligatorio del cinturón de seguridad. Salvo en casos especiales, como por ejemplo alguna contratación especial para un evento especial, normalmente no se transporta parado. Entonces, habrá que ver como lo expresamos en forma concreta para no generar ningún tipo de problema.

Con respecto a la obligación de usar cinturón de seguridad y a la prohibición de viajar parados en ómnibus de corta, media y larga distancia, seguramente propongamos que se otorgue un período para que la renovación natural de la flota vaya contemplando esto, más algún mecanismo -lo veremos a través de la Dirección Nacional de Transporte- para la flota que no esté próxima a ser renovada, es decir, darle un tiempo para que incorpore este elemento de seguridad. También habría que establecer que, a partir de algún año específico, la flota nueva que se incorpore ya venga con ese elemento de seguridad. Respecto a la prohibición de viajar parados, pensamos que podemos lograr el mismo efecto sin generar la prohibición sino incorporando alguna otra restricción como, por ejemplo, que en esa situación inevitablemente y dentro de ciertos límites -voy a solicitar al Director de Transporte, señor Felipe Martín, que luego brinde algunos datos que pueden resultar de interés- el vehículo tenga que respetar una velocidad máxima de circulación. No es usual que en el transporte de corta, mediana y larga distancia la gente viaje parada el viaje entero o un tiempo importante del viaje sino que es en situaciones puntuales, de recorridos bastante acotados, en momentos en que el ómnibus transita por algún tramo de ruta que une algún centro poblado o pasa por una fábrica o establecimiento educativo en el momento en que se produce la salida. Sería muy complicado prohibir a las personas viajar paradas. Además, es algo que no se solucionaría incorporando más servicios, porque a veces las situaciones están sujetas a horarios y otras no, y de ser así estaríamos generando una sobreoferta de vehículos que, a su vez, generaría un incremento natural en el precio del transporte.

Me parece que el mismo efecto se lograría aportando elementos que hagan a la seguridad de quienes están siendo transportados. Es real que las personas que viajan paradas están en mayor situación de riesgo si hay un accidente, un siniestro o, inclusive un frenazo imprevisto; es lógico que tengamos que avanzar en la reglamentación para protegerlos. Lo que proponemos es una medida que pueda lograr el mismo efecto sin llegar a la prohibición de que las personas viajen paradas. Voy a solicitar al Director General de Transporte que nos diga cómo funcionan los servicios de corta, mediana y larga distancia y cómo se permite hoy a las personas viajar paradas en esos servicios, dado que no es algo ilimitado sino con acotaciones importantes.

SEÑOR MARTÍN.- Me voy a referir al Capítulo III, al artículo más comentado.

En la misma dirección de lo que planteaba el ingeniero Genta, al referirnos a este artículo como parte componente de todo lo que tiene que ver con el mensaje enviado por la Unasev, quiero decir que la seguridad es un componente esencial de la calidad del

servicio que se tiene que prestar. Por lo tanto, está bien que nos esforcemos cada vez más en dar a la gente más seguridad en este rubro en el cual Uruguay, en los últimos años, ha tratado de ponerse a tiro -inclusive con la aprobación de esta ley- con los parámetros de la situación a nivel internacional.

El Ministerio regula servicios suburbanos, a unos sesenta kilómetros de distancia, e interdepartamentales desde la Terminal de Tres Cruces, sean de corta, mediana y larga distancia, según los trayectos que tengan que cumplir los servicios. El transporte público es el componente de movilidad mayormente utilizado por el público. Es, por excelencia, el que genera la mayor cantidad de desplazamiento de público. Por lo tanto, tiene que estar acorde con las necesidades de la demanda. En los casos que busca alcanzar el proyecto, en la mediana y la larga distancia, es decir, en los servicios interdepartamentales, es habitual que uno vaya a Tres Cruces y se encuentre con que hay, por ejemplo, tres o cuatro coches. Uno, o a veces más de uno, de esos coches, obligatoriamente tiene que ser un coche de camino. ¿Cuál es el coche de camino? Aquel que cumple con la prerrogativa de detenerse toda vez que en su itinerario de recorrido existan pasajeros que, en lugares reglamentariamente autorizados para el ascenso o el descenso, en rutas nacionales o centros poblados, quieran hacer uso del mismo porque no cuentan con otros medios para desplazarse. Esos son los casos en donde se puede verificar que existen pasajeros que pueden ir de pie.

También están los servicios directos o semidirectos. Los directos son los que, por lo general, el pasajero opta por tener menor número de paradas. Hace el recorrido en forma directa, más ágil, más rápida y cumple en menor tiempo el traslado desde un punto de origen a otro de destino. En esos casos, se saca a la venta un coche directo y se completan o no se completan los viajes. En general, se tiene conocimiento de la demanda; las empresas están casi vendiendo los coches directos en forma completa, pero no va gente parada.

Los servicios semidirectos también tienen paradas restringidas. Pueden tener restricciones para que asciendan pasajeros en las rutas porque está el coche de camino, pero pueden cumplir con el objetivo de que cuando entran a un centro poblado mueven en agencia tantos pasajeros como encomiendas.

En cuanto a los coches de camino, traje algunos casos para mostrar. Por ejemplo, tengo aquí un servicio que une Durazno con Punta del Este, una línea bastante nueva que se adjudicó este año. Sale de Durazno un coche, con una capacidad de cuarenta y tres asientos, con veintisiete pasajeros. Cuando llega a Florida bajan tres personas, suben dieciocho y queda con cuarenta y dos pasajeros; en Chamizo bajan dos personas, queda con cuarenta, pero en San Ramón bajan dos y suben ocho, y al completar la cantidad de asientos queda un pasajero de pie. Luego en Tala bajan tres personas y suben cuatro, o sea que quedan tres de pie; en Migues se bajan tres personas y suben cinco, es decir que quedan cinco de pie. Esto demuestra que el máximo de pasajeros parados que llevó este servicio para unir Durazno con Punta del Este fue de seis, cuando el coche toma la Ruta N° 9. De alguna manera, aunque no esté ejemplificado por el horario, que era el de la hora 16 y 45, puede coincidir que levante alumnos, maestros o que simplemente haya levantado vecinos que culminaron su actividad y se quieran desplazar.

Uruguay tiene una particularidad y es que no tiene suficientemente desarrollados sus transportes locales o departamentales. Hay tramos completos de rutas nacionales donde si el servicio no lo cubre un servicio interdepartamental, no hay empresas de transporte departamental que lo realicen. Por lo general, la gente que asciende lo hace para trasladarse dos, tres, cuatro, cinco, diez kilómetros o para cubrir el destino; esos

pueden ser los casos. Por ejemplo, la empresa Cita, que hace Montevideo- Florida por Cardal es un servicio que lleva un máximo de trece personas paradas, pero cuando sale de Tres Cruces sale con treinta y cuatro asientos completos. Luego va ascendiendo y descendiendo gente hasta que en Canelones queda con el número de pasajeros que admite la capacidad de personas sentadas. Lo mismo ocurre con el servicio Montevideo- Chuy, que llegó a tener un máximo de once pasajeros de pie. Esta es una realidad que contrasta con lo que pasa en el movimiento que hoy tiene el país en materia de actividad. Además, es importante tener en cuenta un nuevo componente a partir del año 2005, cuando se incorporó la gratuidad del traslado de los alumnos en los primeros ciclos de enseñanza media pública, y a partir de este año en que se incorporaron los segundos ciclos. Es decir que hoy aumentó el paisaje de alumnos que se movilizan en servicios públicos porque tienen cincuenta boletos mensuales garantizados para cubrir sus lugares de residencia con sus lugares de estudio. Con esto se ha visto incrementado el movimiento de personas que, en el período del año lectivo marzo- noviembre, se registra en los sistemas de transporte público.

Esta es una realidad que acercamos a los señores Diputados a los efectos de que sea considerada para buscar mejoras en aras de llegar a los equilibrios para compensar mejor la calidad del servicio con la seguridad, y también para que se tengan en cuenta las características del movimiento en nuestras rutas nacionales.

Lo señalaba el ingeniero Genta: para los casos en donde puedan existir los servicios de camino, no se puede llevar a tantos pasajeros parados como se le pueda ocurrir a cualquiera sino que hay una capacidad técnica limitada por el área que permite el corredor, resguardando lo que tiene que ver con la visibilidad que debe tener el conductor, y por las capacidades técnicas. Desde un tiempo a esta parte, cuando se homologan los chasis y las carrocerías, se toma en consideración el máximo peso autorizado, contemplando lo que pesan las personas, lo que pesa el equipaje y algún plus a los efectos de que el comportamiento en ruta de la unidad esté acorde con lo que tuvieron en cuenta quienes diseñaron la unidad para un buen desplazamiento, para un mejor frenado y para una mejor maniobra en todo lo que tiene que ver con una unidad de gran porte, que está por arriba de los ocho o nueve toneladas de peso.

Queríamos poner acento en la consideración de estos factores, que indudablemente son de mucha importancia. Uruguay debería desarrollar sistemas departamentales que hoy no están suficientemente desarrollados y se deben complementar con los servicios interdepartamentales. Los señores Diputados habrán recibido sugerencias de que, por ejemplo, hay que coordinar mejor el horario de salida de determinado servicio por la salida de los alumnos de determinado lugar. Por ejemplo, en la línea Montevideo- Chuy uno no puede coordinar una salida de Montevideo para que lleve a un chiquilín y pase a la hora por Castillos, porque la realidad es que el chiquilín que tiene que subir en Castillos no viene para Montevideo y seguramente tampoco va al Chuy sino a una localidad más próxima. Puse este ejemplo como puedo poner otros. Hay que buscar desarrollar una mayor musculatura de los sistemas departamentales que hoy no están suficientemente desarrollados, motivo por el cual el sistema interdepartamental debe hacer esos traslados.

Si analizamos el sistema suburbano y el sistema interdepartamental -simplemente mirando todo lo que tiene que ver con el armado de las tarifas- podemos decir que conectan al país con cuatrocientos destinos. Esto da la tónica de la cantidad de lugares que las rutas nacionales -tanto primarias como secundarias- permiten conectar, dentro de un departamento o con la capital del país. Es una malla de servicios que se atiende casi con ciento cincuenta líneas, en el caso de los servicios interdepartamentales, realizando cerca de doce millones de kilómetros al cabo de un año y transportando

aproximadamente a veinticuatro millones de pasajeros. El transporte suburbano es una actividad que desarrolla unos sesenta y dos millones de kilómetros por año, transporta unos setenta y dos millones de pasajeros y cuenta con una flota de aproximadamente quinientos cincuenta vehículos. El servicio interdepartamental tiene aproximadamente novecientos vehículos estables, pero cuando arrecia la demanda tiene la necesidad de contratar servicios para que en un turno se aumente la capacidad que permite a los viajeros trasladarse. Lo que hacen esas unidades es ir acoplando servicios. En momentos de alta demanda, como puede ser el período estival, en algunos días de la semana pueden llegar a salir desde Tres Cruces para un destino, por ejemplo, diecisiete o dieciocho servicios. Esto habla a las claras de cuál es la capacidad que hoy está atendiendo el sistema de transporte público en virtud de la demanda que se ve acrecentada cuando se verifican estas zafras de movimiento. Creo que nosotros podemos conjugar la seguridad con la realidad que hoy tiene el sistema de transporte incorporando algunos criterios de buena gestión. Por ejemplo, que las unidades que tengan que prestar este tipo de servicios, y puedan llevar personas de pie hasta lo que la capacidad técnica establece, circulen a una velocidad más prudencial, que permita que frente a maniobras imprevistas, frenados o cualquier vicisitud de la conducción en una ruta, se tenga mejor dominio del vehículo.

Coincido con que la forma en que está redactado el artículo abarca todos los servicios de mediana y larga distancia, que hoy tienen la obligación de contar con cinturones de seguridad, tanto los que circulan por rutas nacionales como los ocasionales.

La línea 103 que va a Villa García, pasa por Punta de Rieles y termina en la jurisdicción departamental, por lo tanto, recorre nueve kilómetros por una ruta nacional. Lo mismo sucede con los servicios que van a Zonamérica o con algún otro servicio directo de Montevideo que sale por los accesos, tanto el D2 al Cerro, como el D3 a Santiago Vázquez. Estamos hablando de servicios que toman rutas nacionales. Todos los servicios urbanos van por rutas nacionales.

La forma en que está redactado el artículo no comprende solamente a los servicios de mediana y larga distancia, sino a todo el sistema, de manera que habría que buscar una redacción que no alcance al resto.

Quiero aclarar que en los servicios ocasionales ya está prohibido que viaje gente de pie. En una excursión a las Termas, por ejemplo, no pueden ir cuarenta y tres personas sentadas y cuatro paradas. Si es necesario, habrá que armar otra excursión. Esto es muy fácil de comprobar porque, en estos últimos años, el Ministerio ha tenido una política muy fuerte en cuanto al desarrollo de nuevos puestos de control fijos de pesaje. Hay catorce equipos que pesan en todas las rutas nacionales, por lo que prácticamente es muy difícil que un vehículo salga de la capital del país para conectarse con otro punto y no pase por un puesto de control. Además, están los puestos móviles.

Cuando concurrimos a la Rendición de Cuentas hicimos mención a la relación del número que, prácticamente, se implanta a lo largo y ancho de las rutas nacionales.

Esto es lo que queríamos dejar asentado en la Comisión.

SEÑOR POZZI.- Las explicaciones han sido muy claras.

En el día de ayer la Comisión recibió a las autoridades de la Unasev y una de las principales preocupaciones que se manifestó fue la redacción del artículo 6º, en cuanto a que no podrán transportar personas de pie, y todos coincidimos al respecto. La Unasev tiene una visión bastante parecida a la del Ministerio.

Quiero saber si ustedes tienen alguna redacción alternativa que podamos estudiar, a fin de evitar un tremendo problema en el interior del país cuando chiquilines queden sin ir a la escuela o las maestras no puedan tomar el ómnibus. No se trata de que pasar todo el asunto al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, y que regule, porque lo haría a la baja, llenando una cosa y otra, y al final terminaríamos en un asunto en el que más vale no entrar.

Sería bueno redondear esta iniciativa, que es grande, que comprende muchas cosas que van por el buen camino y en la cual, prácticamente, no existen otras diferencias, pero esa frase hace que estemos discutiendo una cosa mala de tantas buenas que tiene.

Me doy por satisfecho con las explicaciones del Ministerio.

SEÑOR NIFFOURI.- ¿Ustedes ya cuentan con una nueva redacción?

SEÑOR GENTA.- Ahora no la tenemos, pero idea de por dónde ir. Tenemos que encontrar la forma para que en la práctica se cumpla porque después, la forma en que se controla y la realidad, nos pasa por arriba. No podemos no asegurar que con esta ley avanzamos en materia de seguridad porque es el objetivo que no debemos perder de vista, pero tenemos que vincularlo con el desarrollo del servicio al día de hoy.

SEÑOR FERNÁNDEZ.- Como maestro viejo veía, y veo ahora cada vez menos, que a la hora de la salida de la escuela, en las zonas rurales, se transporta a unos chiquilines y otros esperan. Esto ahora es imposible, porque luego no pasa otro ómnibus. Lógicamente, esa es la realidad que ustedes van a contemplar para no estar violando lo que establece la norma.

SEÑOR NIFFOURI.- Coque como legislador me preocupa votar un proyecto de ley y decir que después se va a reglamentar. Tenemos la responsabilidad de saber cómo será la reglamentación. En este caso en particular, saber meridianamente cómo va a quedar redactado dependerá que se vote o no, porque no podemos quedar librados a la reglamentación que en su momento hará el Ministerio luego de reunirse con las partes interesadas. Creemos que es una ley importante y queremos que sea aplicable -como lo decíamos ayer con la Unasev-, porque está llena de buenas intenciones, pero después sucede que la aplicabilidad dista mucho de la realidad y queda como un saludo a la bandera.

Quisiera saber si concurrieron a la Comisión de Transporte y Obras Públicas del Senado.

SEÑOR GENTA.- No.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se habló del artículo 16 y se dijo que iba a tener una reglamentación específica para tratarlo, pero no avanzaron más en ese asunto.

Con respecto al artículo 6º quisiera saber si la propuesta de ustedes consiste, básicamente, en el uso del cinturón de seguridad de manera obligatoria en los servicios de mediana y larga distancia. Creo que la mayoría ya lo tiene.

SEÑOR MARTÍN.- No. Actualmente, en general la industria automotriz lo proporciona los cinturones en las nuevas unidades.

SEÑOR PRESIDENTE.- Y con relación a los pasajeros que viajan parados, en las unidades podrían incorporar controladores para que circulen a velocidades menores a la permitida, que creo que es de noventa kilómetros por hora.

SEÑOR GENTA.- El artículo 16 establece la prohibición de que las personas viajen en las cajas de los camiones y dice que se reglamentará. Nosotros entendemos que se

ampliará en el Reglamento Nacional de Circulación Vial, que es el instrumento de control que utiliza la Policía Caminera o los cuerpos inspectivos del Ministerio de Transporte y Obras Públicas para verificar su cumplimiento

La reglamentación del Poder Ejecutivo para el artículo 6º sería para este período de tiempo para incorporar el cinturón de seguridad a los vehículos de media, corta y larga distancia, porque los ocasionales ya lo tienen.

La redacción alternativa supondría la no prohibición de que viajen personas paradas pero se limitaría su número -de acuerdo con las capacidades que técnicamente se establecen en las reglamentaciones vigentes-, y la obligatoriedad de transitar a una velocidad menor para mayor seguridad, lo que permitirá reaccionar de otra forma frente a una situación imprevista.

SEÑOR MARTÍN.- Con el mismo espíritu planteado al comienzo por el señor Subsecretario, nos parece que la ley no puede ser solo una enunciación genérica para que después se reglamente, porque la excepción terminaría siendo la norma, y no creo que sea ese el espíritu con el que se elevó este mensaje. Por lo tanto, deberíamos ajustarlo lo más posible a la realidad, y no dejar que un tema tan importante como este quede solamente librado a la reglamentación por parte del Poder Ejecutivo. Después se podrá seguir trabajando, porque las cosas nunca suceden de una vez y para siempre. Se podrá ir actualizando, mejorando e incorporando algún otro subsistema. Por eso nos parecía que lo más razonable era que quedara planteado en el proyecto de ley de la mejor manera.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos a las autoridades del Ministerio de Transporte y Obras Públicas por haber concurrido a la Comisión. Esperamos que nos lleguen los aportes correspondientes.

(Se retira de Sala la delegación del Ministerio de Transporte y Obras Públicas)

(Ingresa a Sala una delegación de la Asociación Nacional de Empresas del Transporte)

——Esta Comisión tiene el gusto de recibir a una delegación de ANETRA, integrada por el ingeniero Gualberto Carminatti, el señor Augusto Victorica, el contador Sergio Blanco y el escribano Néstor Luraschi. Nuestra intención es recibir los aportes que ustedes puedan hacer respecto a la ley de normas complementarias que se integran a la ley nacional de tránsito y seguridad vial. Hemos recibido a las autoridades de la UNASEV, recién se retiraron autoridades del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y luego recibiremos a una delegación de la UNOTT.

SEÑOR VICTORICA.- Agradecemos muy especialmente que nos hayan invitado a participar de la Comisión. Nos habría gustado muchísimo que también lo hubiera hecho la Comisión de Transporte y Obras Públicas del Senado -lo que no ocurrió- porque consideramos que en seguridad vial -más allá de que hay un artículo que puede afectar directamente a las empresas de transporte- podemos aportar a partir de nuestra experiencia recabada a lo largo de los años, que es mucha, y puede resultar de gran utilidad para estos casos.

En varios lados he expresado que este artículo que se aprobó ha sido absolutamente desafortunado porque está desconociendo la realidad del el Uruguay profundo, del interior del país y las necesidades de su gente para desplazarse en cualquier época del año, en cualquier momento y, sobre todo, con cualquier clima. Este proyecto, tal cual está redactado, nos obligaría a dejar a mucha gente tirada en la carretera, con todo lo que eso supone para una persona del interior del país que decide

movilizarse por cualquier motivo, ya sea por gestiones vinculadas a la jubilación, por un tema médico. También comprende a un niño que quiere ir a la escuela todos los días, o a un estudiante secundario, al que ahora el Estado le está pagando su educación -pagando el pasaje para viajar-, pero si después le limitamos las posibilidades de viajar se daría un contrasentido. Por un lado, se lo incentiva a que viaje, y por otro, lo desalentamos porque cuando viene el ómnibus lo deja tirado en la carretera.

SEÑOR CARMINATTI.- También quiero agradecer que nos hayan recibido. Creo que esta charla es necesaria. Nosotros pedimos esta audiencia y pretendemos aportar nuestro punto de vista al tema.

Lo primero que voy a trasmitir es la sensación que tenemos sobre este proyecto de ley. Desde nuestro punto de vista, se va a generar un enorme problema de muy difícil solución para las autoridades, las empresas y la gente.

Voy a comenzar por decir cómo funcionamos, la operativa de las empresas de transporte. En primer lugar, tengo que destacar que hoy nosotros tenemos la obligación de levantar a la gente

Más adelante expondré los motivos de por qué entiendo que la gente nunca puede quedar en la ruta. ¿Cómo se organiza la demanda de las empresas a partir de esta premisa? Tratando de llevar a la gente lo más cómoda posible de acuerdo con su destino. ¿Cómo es eso? Tratamos de organizar las cosas de tal forma que la gente que va de un punto a otro, en los tramos más largos, vaya en los coches directos. Esos son coches adicionales; coches acoplados. Los que son obligatorios son los denominados coches de camino. Es obligación de la empresa enviar esos coches. Los demás, como decía, son acoplados.

¿Cómo es la demanda? Puede ser de dos tipos: previsible o imprevisible. Si la demanda es previsible, las empresas ponen todos los ómnibus que sean necesarios para cubrirla. Una de las características de esa demanda previsible es que muchas veces los tramos en que hay una gran demanda y pasajeros de pie son mínimos dentro de lo que es la extensión total de las líneas. Quizás en una línea determinada, un 20% o un 30% va con pasajeros de pie. Muchas veces pasa eso; es un caso muy general.

La demanda es imprevisible cuando en los pueblos o en las ciudades hay algún acontecimiento de distinta índole -desde una deportiva hasta social- que genera cierta demanda y que también hay que satisfacer. Frente a ello, las empresas no tienen un elemento para hacer un dimensionado de determinado servicio porque a veces desconoce esa demanda que, precisamente es imprevisible.

En segundo término, quiero destacar un hecho muy significativo. Cuanto mayor es la distancia o cuanto más largo es el servicio, menores son las frecuencias. Hasta Pando hay diez ómnibus por hora, pero cuando es una línea a Artigas o a Bella Unión, ni tan lejos, mucho más cerca, los ómnibus comienzan a pasar cada tres, cuatro o cinco horas de diferencia. Por lo tanto, si el ómnibus va con su capacidad completa en sus asientos y no puede levantar pasajeros, podría ocurrir que una persona tenga que esperar cuatro, cinco o seis horas para acceder al siguiente turno si tiene la suerte de que este tenga asientos disponibles. Puede suceder que el servicio que viene después tampoco tenga asientos disponibles. Desde mi punto de vista, dejar a la gente en la ruta es absolutamente inhumano, por decirlo de alguna manera. Supongamos que las empresas pretendan reaccionar. El ómnibus va lleno, en el kilómetro trescientos hay una persona esperando, no la pueden subir y la quieren llevar. ¿Qué deben tener las empresas para poder hacerlo? El guarda tiene que avisar a la empresa que en el kilómetro trescientos quedó un pasajero; esta tiene que tener disponibles un ómnibus, un conductor y un

guarda para enviar el servicio, además, fuera de horario. Por otra parte, el ómnibus que pasó primero por el kilómetro trescientos salió cuatro horas antes, es decir que el segundo tiene que salir cuatro horas después, fuera de horario y también fuera de la norma, para llegar al lugar en un lapso de tres, cuatro o cinco horas. Es inviable una solución de este estilo, por más voluntad que las empresas tengan de reaccionar a esa demanda y de llevar a ese pasajero que quedó en la ruta. Por supuesto que físicamente es imposible que las empresas tengan un dimensionado tal como para pretender sacar un ómnibus por cada persona que pueda quedar en la ruta. Agregar unidades en forma ilimitada tampoco es posible.

Lo que quiero establecer, para que se comprenda cuál es el objetivo de contar con la posibilidad de llevar a ese número de pasajeros de pie, es la flexibilidad que da la oferta a esa demanda agregada, para poder satisfacerla. Esa flexibilidad es muy importante, es fundamental para el sistema de transporte que hoy funciona bien y no solo bien, sino muy bien.

En la página web de Presidencia hay declaraciones del Ministro de Transporte y Obras Públicas donde dice: "80% de usuarios de ómnibus interdepartamentales manifiesta conformidad con el servicio". O sea, el servicio que hoy se presta es muy pero muy bueno. Esto en cuanto a la operativa.

El segundo aspecto que quería hablar con ustedes es el relativo a la seguridad. El principal aspecto que siempre manejan las empresas es la seguridad que tengan sus pasajeros. Podríamos hablar extendidamente sobre lo que hacen las empresas acerca de la seguridad -capaz que pasa inadvertido porque muchas veces son cosas cotidianas- ; muchas de ellas inclusive van más allá de las obligaciones que hoy se les han impuesto en esta materia. No quiero explayarme en determinadas cosas, pero si en algún momento quieren preguntar al respecto, con muchísimo gusto responderé. Para entrar en este tema, pregunto: ¿Qué es más seguro? ¿Llevar a algunos pasajeros de pie o dejar a la gente en la ruta? Supongamos que decimos que es más seguro dejarla para que se traslade en el próximo ómnibus, en el otro o en el siguiente. Está bien, pero veamos el tipo de gente que hay en la ruta. Hay gente adulta, como nosotros, a la cual se le puede generar una gran incertidumbre, un gran descontento y puede quedar muy mal, pero también hay gente que está más indefensa que los adultos en la ruta, como los niños, los ancianos, las mujeres -en particular las mujeres embarazadas-, los escolares. Estamos hablando de gente que va a quedar a las vicisitudes del clima. Puede ser un mediodía de verano, con cuarenta grados al sol, a la intemperie, pero también puede ser un día de invierno, con lluvia, con temporal. También puede ser el caso de niños que salen de las escuelas a las cinco de la tarde y que toman el ómnibus a las cinco y media. Si ese ómnibus no les para en el invierno, ¿qué vamos a hacer con esos niños? ¿Cómo van a ir a sus casas si a las seis de la tarde ya es de noche? ¿Y si el siguiente ómnibus no les para porque también viene con asientos completos, y el otro tampoco? Supongo que varios de los que estamos acá somos padres; imaginen la angustia de los padres que esperan a esos niños a diez kilómetros sin saber lo que está pasando cuando el niño no llega. Este es un tema cotidiano. No son temas que nos pasen una vez cada cinco años. Esto pasa cientos de veces todos los días y es la preocupación que tenemos nosotros.

En cuanto al sistema de seguridad, si tenemos en cuenta, por ejemplo, al informe de la Unasev -nosotros no manejamos estadísticas propias, no tenemos la capacidad de generarlas-, allí tenemos indicios o elementos que señalan que está funcionando bien. El informe de la Unasev sobre seguridad vial, del año 2011, indica que de la totalidad de los ómnibus, el 4,1% participa de los siniestros. Se divide a los vehículos en seis categorías; en la quinta están los ómnibus y en la sexta, las bicicletas. Por ejemplo, las motocicletas intervienen en el 43,6% de los siniestros. Si acá hay un problema que hay que atacar, es

otro y no el de los ómnibus. Este es un sistema que funciona con una enorme seguridad, dicho esto inclusive por la propia gente de la Unasev. Tengo aquí una entrevista que se le hizo al Secretario General de la Unasev en la radio "El Espectador", el día 12 de setiembre. Allí dice el señor Inthamoussu: "Los datos de 2012 indican que en el 2,8% de los siniestros de tránsito con lesionados participan ómnibus. Quiere decir que si bien hay que atender toda la gama de vehículos que circulan en el tránsito, obviamente los ómnibus no son un problema para la seguridad vial". Más adelante, también expresa: "[...]si bien el transporte público en general, no solamente los ómnibus, tiene un nivel de exposición mucho mayor al riesgo, es bajísima la siniestralidad de ese transporte en nuestro país. Por ejemplo, un ómnibus en Montevideo circula 6.500 kilómetros por mes, cuando cualquiera de nosotros en nuestros vehículos particulares hacemos mucho menos, la décima parte de eso. Ellos tienen una exposición muy grande al riesgo, pero así y todo es bajísima la siniestralidad de ese sector". Es decir, este es un sistema que funciona bien, que es satisfactorio para los usuarios y no hay dudas de que es un sistema seguro.

Voy a mencionar un par de consecuencias que podrían ocurrir relacionadas también con la seguridad. Si partimos de la base de que la gente viaja en ómnibus por necesidad, pueden pasar dos cosas. Es así: nadie viaja a Artigas por el paseo; uno va Artigas porque tiene que ir; uno va a Minas porque tiene que ir; uno va a donde sea porque tiene la necesidad de hacerlo. Entonces, la gente va a seguir yendo a esos lugares. ¿Cómo va a hacerlo? Va a tener dos opciones: con el pretendido nuevo sistema donde uno no sabe si se va a poder subir al ómnibus o eligiendo un medio de transporte que esté a su alcance, el más económico posible para hacer ese traslado. ¿Cuál va a ser ese medio? La moto. El medio de transporte alternativo va a ser la moto. ¿Qué va a pasar? Va a haber más motos y va a haber gente que va a andar a ochenta, noventa o cien kilómetros por hora en la ruta, en moto. ¿Todo esto por qué, si es mucho más inseguro? Las estadísticas lo dicen. Vamos a incrementar la cantidad de motos en las rutas en perjuicio de un sistema de autobuses que es mucho más seguro.

Esta es la exposición que quería hacer.

SEÑOR BLANCO.- Yo voy a hacer referencia al texto de la ley. Obviamente, compartimos todo lo expresado por el ingeniero Carminatti.

El proyecto de ley en sí, en su Capítulo III, refiere al cinturón de seguridad; yo lo llamo "el del cinturón de seguridad". Allí se prioriza ese elemento en la redacción que le termina dando el Senado; en definitiva, la ley original tenía cosas peores de lo que quedó establecido. Por ejemplo, se plantea la prohibición en todo el sistema de transporte colectivo regular de menores de hasta doce años inclusive de pie, lo que incluía a los servicios de Montevideo, donde viajan los escolares masivamente.

El artículo 6º del proyecto de ley hace referencia a los servicios regulares de mediana y larga distancia u ocasionales, a todos aquellos que transiten en rutas nacionales. En todos ellos se debe utilizar el cinturón de seguridad. Esa es la base. Voy a poner dos ejemplos. Un servicio metropolitano que cruza el puente de Carrasco por la costa, entra en la Ruta N° 10 que hasta El Pinar es ruta nacional; o sea que a partir de ese punto no puede llevar gente parada. En cambio sí puede hacerlo un ómnibus que va por la avenida Giannattasio, que no es ruta nacional. Ocurre lo mismo en el caso de la Ruta N° 8, que es ruta nacional, en la zona metropolitana de Pando. Leí algunas intervenciones de los Senadores y con el mayor respeto creo que no conocen a la perfección cómo funciona el sistema de transporte y las derivaciones y alcances que puede tener esta disposición

Obviamente, por todo lo que se ha dicho, no compartimos esto porque consideramos que la seguridad en el transporte público, en esos servicios básicos que mencionaba el ingeniero Carminatti -que es lo que se llama servicio de turno, que tiene una frecuencia y un horario preestablecido, que en toda la ruta se conoce y que la gente espera-, se cambia por un cinturón de seguridad. Es más importante un cinturón de seguridad. En la discusión del Senado, un legislador razonaba que era un contrasentido que en un ómnibus fuera gente sentada y atada al lado de una persona parada. ¿Cuál fue el sentido que le dieron? Que las personas no pueden viajar paradas. O sea, ante un problema, preferimos un cinturón de seguridad a un transporte colectivo, servicio público regular adecuado, como se ha expresado acá.

Más allá de esto, podemos compartir aspectos generales de los problemas de seguridad que hoy tenemos. Anetra, en particular, todos los días reclama a las autoridades que tomen medidas contra las pedreas a los ómnibus, porque el día que le peguen al conductor va a ser un desastre y le van a echar la culpa al conductor, porque en definitiva hoy estamos sufriendo esas consecuencias. Sin embargo, no nos permiten poner una tela para blindar el parabrisas del conductor.

Como decía el ingeniero Carminatti, de acuerdo con las manifestaciones de la Unasev, se recorren 6.500 kilómetros por mes; yo voy a precisar que 6.500 kilómetros por mes circulan los ómnibus de Montevideo. Los suburbanos andan entre 9.000 y 10.000 kilómetros por mes y los interdepartamentales andan en los 15.000 kilómetros por mes. Entonces, nuestra exposición al riesgo es real. Cuando hay un accidente de un ómnibus, se siente, se ve y es noticia, pero la siniestralidad -como se expresaba- es bajísima. Por lo tanto, de nada sirve una ley que tenga como finalidad el uso obligatorio de cinturones de seguridad, más allá de que los ómnibus los puedan tener, y prohibir de la manera y con el alcance que se está prohibiendo, porque también están los servicios departamentales interurbanos. No sé si esta ley está por encima de las disposiciones municipales, porque no soy abogado, pero cuando toman una ruta nacional se transforman en un transporte nacional. De manera que, no solamente los que salimos de Montevideo, sino también toda esa malla de líneas nacionales, centrales y regionales va a quedar sujeta a esto. Y agrego, porque el contrasentido es tan grande, que para nada sirve hablar de los servicios regulares de media y larga distancia -obviamente que andan en rutas nacionales- cuando los de corta distancia y los metropolitanos también están alcanzados por la ley.

Agradecemos a la Comisión la deferencia. También nos hubiera gustado estar en la Comisión del Senado, pero teníamos una audiencia tres días después de que se aprobó la ley. Un accidente dinamitó una situación, y yo creo que no hay que pegarle a todo lo que se mueve.

SEÑOR VICTORICA.- Creo que hay algunas cosas que todavía tenemos que clarificar un poquito más.

Se manejó una serie de estadísticas en la Comisión del Senado que hablan de accidentalidad de ómnibus a nivel internacional. Al ver la televisión o leer los diarios, uno puede enterarse de que, de repente, en México hubo un accidente; se despeñó un ómnibus y murieron cuarenta personas, porque cayó cuatrocientos metros dando vueltas. No es la realidad nuestra.

En determinado momento fui a buscar un ómnibus a la Mercedes Benz de Brasil y al lado había una partida de cien ómnibus que iba para Nigeria. El Gerente me dijo: "De estos cien ómnibus que van para Nigeria, dentro de cinco años no queda nada de ninguno, y de estos que usted se lleva para el Uruguay, posiblemente, dentro de veinte años estén todos caminando". A veces funciona el nivel de maltrato, de accidentalidad y

de falta de profesionalidad en otros lados. Entonces, ojo cuando tomamos estadísticas realizadas por la Organización Mundial de la Salud, porque engloban todo: Uruguay, Chile, Argentina, Brasil. Hay que ser muy cuidadosos con esas cifras que se manejan, porque según cómo sean las normas de tránsito y cómo se apliquen los niveles de accidentalidad pueden ser mayores o menores. Sin ir más lejos, en Argentina, los accidentes bajaron un 50% -dicho por los propios empresarios-, cuando empezaron a controlar muy seriamente los excesos de velocidad de los ómnibus de pasajeros. Son cosas que tenemos que manejar con mucho cuidado. Acá tenemos una normativa que, generalmente, se cumple. Puede haber excepciones, pero hay una cantidad de cosas que manejamos de forma muy distinta. Tenemos tal grado de profesionalidad en el personal que está sentado arriba de los autobuses, que son absolutamente conscientes de que cuando van con exceso de carga, es decir con gente parada, tienen que andar con más cuidado, y así lo hacen. Si analizamos los discos de tacógrafo podemos ver que un ómnibus que hace el servicio de camino tiene un promedio de velocidad sensiblemente inferior al que realiza un servicio directo. Varios de ustedes deben ser del interior y seguramente ante el ofrecimiento de un servicio de camino y otro directo eligen llegar veinte, treinta o cuarenta minutos antes. Eso se traduce en lo mismo: tiempo; no solo por la cantidad de paradas que hace, sino porque circula más despacio, ya que toma las precauciones correspondientes. Creo que todos estos son factores a tomar muy en cuenta. Nadie se opone al cinturón de seguridad porque sí. De hecho, hoy en día, muchas de las empresas ya tenemos parte de la flota -algunos toda- con cinturón de seguridad porque, a medida que van llegando, las fábricas, en general, lo van imponiendo como un ítem de serie. Entonces, no es un problema grave. El problema es que al exigirse usar cinturón de seguridad se nos impide llevar más gente parada. Ahí es donde está el problema con los niños de las escuelas, los maestros y los policías. Si un policía tiene que entrar a las cinco de la mañana para hacer el relevo en la comisaría, no se puede quedar esperando tres horas en la carretera a que llegue el siguiente ómnibus. Nos da la sensación de que estas cosas no se tuvieron en cuenta.

Por ahora nada más.

SEÑOR POZZI.- Hemos escuchado atentamente el planteo que ustedes nos han hecho. Quiero decir que ayer y antes de que entraran a Sala hemos tenido reuniones con distintas autoridades sobre este tema.

La ley es muy grande y, prácticamente, no tiene controversias. Precisamente, lo que nos preocupa y ha generado dificultades son dos palabritas del artículo 6º. Una referida a los ómnibus de rutas nacionales y la otra a que no puede viajar gente de pie.

Los mismos problemas que ustedes nos están planteando, los hemos debatido en la Comisión y también hemos realizado intercambios con el Poder Ejecutivo y la Unasev; ahora nos queda hablar con los trabajadores. Yo diría que va a haber una nueva redacción de dicho artículo. Si bien estamos todos de acuerdo con su espíritu, en el sentido de que cuanta menos gente de pie viaje, mejor, porque brinda más seguridad, todos comprendemos -el Poder Ejecutivo, nosotros y la Unasev- que el problema social de esa carrera es inmenso y no hay forma de solucionarlo.

Creemos que hay que trabajar en consulta, a fin de dar un perfil diferente al artículo. El Poder Ejecutivo también observa estos problemas. De alguna manera, la ley nos tira la pelota para que reglamentemos y no tenemos más remedio que hacerlo por excepción y terminamos en nada. Además, ellos leyeron estadísticas de cuatro, cinco y seis frecuencias de diferentes compañías para que la Comisión se enterara de cómo es el flujo; cómo podemos salir con treinta pasajeros de acá, llegar a Florida con cincuenta, pero si seguimos un poquito más adelante quedan treinta y nueve, y al final llegamos a

Tacuarembó con no sé cuántos. Esto es un poco aleatorio, pero se trata de evitar que suceda esto que ustedes y nosotros vemos. Como bien dice el contador que leyó la versión taquigráfica: fue así. Capaz que no se midió el problema que se generaba. Vamos a tratar de solucionarlo. Todos los integrantes de la Comisión hemos estado de acuerdo en que así no puede quedar la redacción. Se trata de una ley que avanza mucho sobre un tema al cual todos somos sensibles y que es una de las principales causa de muerte en el país. Efectivamente, lo digo porque lo recalcaron la Unasev y el Poder Ejecutivo, con las cifras que acaban de dar ustedes, el grado de accidentabilidad del transporte en general, hoy en día, no es determinante en el problema de los accidentes de tránsito en el país.

Seguramente, estaremos en contacto y me atrevería a decir que así no va a quedar este artículo; va a tener cambios que quizás tengan que ver con los límites de velocidad. Quizás también el Poder Ejecutivo converse con ustedes al respecto.

Esperemos que haya cambios, porque somos conscientes de que así como está planteado no funciona.

SEÑOR NIFFOURI.- Desde que se trató en la Cámara de Diputados todos entendimos que la aplicabilidad de este articulado como venía se hacía bastante difícil; podía terminar siendo una ley llena de buenas intenciones, pero de difícil aplicabilidad.

Si mal no recuerdo, en principio, y de acuerdo con lo manifestado por las autoridades de la Unasev, la ley comprendería a los transportes de mediana y larga distancia.

Estuvimos reunidos con las autoridades del Poder Ejecutivo -ustedes se habrán enterado- y son conscientes de la situación. Están de acuerdo con buscar una variable en cuanto al número de gente parada, según lo establezcan las capacidades de los ómnibus, y en hacer una ecuación con el tema de la velocidad. Creo que pasaría un poco por ese lado el tema de la reglamentación.

Recojo el guante de lo manifestado por el señor Felipe Martín en cuanto a la responsabilidad de la Comisión de tratar de no dejar en ese articulado tan libre a la reglamentación y ser lo más específico posible en la ley para que no termine sucediendo eso de que la excepción termine siendo la regla, y la ley inaplicable.

Entendemos que se está yendo por el buen camino.

Sería bueno escuchar alguna propuesta de ustedes, si es que tienen, para ir analizando.

SEÑOR BLANCO.- Nosotros apostamos a la seguridad. El servicio y la seguridad son el punto neurálgico de las compañías de transporte. Lo peor que puede pasar a una compañía de transporte es tener un accidente. Para nosotros ese tema es fundamental.

Creo que el tema de la velocidad es relevante y que tenemos que cumplir con ella a rajatabla. Eso apoya la seguridad. Como mencionaba recién, los hechos de terceros nos perjudican. No quiero poner intencionalidades, pero hacer foco en los transportes de mediana y larga distancia es el tema menor. Los millones de pasajeros se transportan en el sistema urbano, metropolitano, de corta distancia, que recorren hasta ciento veinte kilómetros. Entonces, ¿cuál es el interés? ¿Acá hay interés específico en poner cinturones de seguridad? ¿Hay que hacer una ley de seguridad para las empresas que cumplimos un servicio público en la dicotomía de un cinturón de seguridad o un parado? Creo que el tema se nos está escapando de las manos. En vez de poner normas de seguridad se están estableciendo disposiciones relativas al cinturón de seguridad. Lo digo con franqueza

Hay un caso que voy a reiterar. Hubo un accidente de coche de escolares y acá se produjo una movida que terminó con todos los coches de escolares nuevos y con cinturones de tres puntas, cuando el 90% o el 95% de los escolares viajan en el transporte público en Montevideo y a nivel nacional. A mí me gustaría que la Unasev dijera cuántos accidentes ha habido en los servicios de escolares. Claro que es importante que los chicos vayan seguros, pero van seguros arriba de un ómnibus. ¿Cuántos accidentes de niños ha tenido el transporte público de pasajeros? Creo que nos están embretando en un tema de interés particular. Y acá el interés particular no es la seguridad sino poner el cinturón.

Igual pasa con los aviones cuando nos dicen que nos pongamos el cinturón al salir y al llegar; después nos lo sacamos. Cuando la azafata dice que estemos sentados con el cinturón de seguridad hasta que el avión se detenga totalmente, ya están todos parados sacando las valijas de los portaequipajes. Entonces, ¿cuál es el problema? ¿El problema es ir atado?

Si una persona se desata para ir al baño en el ómnibus y hay un accidente, ¿van a mandar preso al conductor? ¿O al Presidente de la empresa? ¿Y si se pone de pie para descender? El caso del accidente de la señora fue el que llevó a votar la ley en una sesión extraordinaria.

Me parece que debemos enfocar el tema de la seguridad en sus justos términos, sin discriminación. Puede ser a través de un buen control de la velocidad -que nos controlan-, que el conductor sí tenga cinturón de seguridad y lo use. Hoy nos están multando fuertemente si un conductor no se lo pone, pero no pasa por atarnos. Hay que cambiar toda una reglamentación porque los niños pueden viajar gratis sin derecho a asiento. Los policías pueden viajar gratis sin derecho a asiento.

Hay toda una normativa que no es de un año, sino de decenas de años. Nos parece fantástico que se puedan buscar soluciones a este problema, pero los temas de seguridad no pasan por lo que se establece en esa norma, determinando además que el asunto es en la mediana y larga distancia. Si reducimos el espectro de esos datos estadísticos a la mediana y larga distancia se van a llevar una sorpresa importante. Con esto no quiero decir que no estamos expuestos al riesgo, pero la siniestralidad que tenemos es muy baja.

SEÑOR POZZI.- En este punto tenemos diferencias. Entiendo que si hay cinturón de seguridad está bien que se lo pongan, como los que viajan en auto. Si los niños tienen que usar cinturón de seguridad, pues que lo usen.

Por lo menos nosotros no estamos legislando para hacerle el negocio a nadie. Creemos que el cinturón de seguridad es un elemento de seguridad y no es un invento uruguayo para Uruguay. En todo el mundo es así. Capaz que en todas partes están equivocados y nosotros también entramos en la equivocación.

Coincido con que la siniestralidad en el transporte urbano y suburbano, o de mediana y larga distancia, probablemente sea cero. ¡Ojalá que siga siendo cero! Aquí se planteó un posible caso de accidente ocurrido cuando un pasajero va al baño y se lastima y se preguntaba si el dueño de la empresa iría preso. En ese caso, se resolverá si fue algo ocasional o si el pasajero iba sin el cinturón de seguridad puesto.

También puede pasar que un día se de vuelta un ómnibus y por no llevar cinturón de seguridad los pasajeros de un lado caigan sobre el otro y se rompan toditos. Acá también hay una responsabilidad. ¿Ayudará el cinturón? No sé si ayudará mucho o poco. En los aviones ayuda y por algo es obligatorio usarlos.

Tenemos que enfocarnos en lo que hay que enfocarse, en la gente que viaja parada. Las otras consideraciones son más complicadas y van a hacer que entremos en una polémica, y no nos vamos a poner de acuerdo. Reitero que nosotros no legislamos para hacerle el negocio a nadie. Enfocamos el problema en la seguridad. Como creemos que el cinturón de seguridad es un instrumento reconocido desde aquí a todos los continentes como algo importante para la seguridad, nos parece bien que esté establecido en la ley. No sé qué va a decir el resto de los compañeros de la Comisión, pero para mí va a quedar en la ley.

Resolveremos el otro problema porque consideramos que con esta redacción va a generar un drama social, imposible de resolver. Por eso estamos trabajando para resolverlo.

SEÑOR PRESIDENTE.- A mí me toca presidir esta Comisión y ser el moderador del debate. Me veo tentado de hablar pero no lo quiero hacer porque vamos a recibir a otra delegación que merece el tiempo que le destinamos.

Solo quiero decir que el intercambio de ideas se ha desarrollado de buena manera. Me parece que las últimas apreciaciones de un integrante de la delegación han sido fuera de tono y de contenido del proyecto que estamos analizando. Por ello solicito que las próximas apreciaciones de la delegación sean direccionadas al tratamiento que estamos dando al proyecto.

SEÑOR CARMINATTI.- Creo que ha habido una interpretación que no ha sido la que el contador Blanco quiso dar a sus palabras. Hay muchas empresas que hace mucho tiempo que tienen todos sus ómnibus con cinturón de seguridad, a pesar de que no nos conste -porque no hay ningún análisis hecho- que ello contribuya mucho, poco o nada a la seguridad de la gente. Hay muchas empresas que lo han hecho sin ningún tipo de obligación. Me remito a las palabras del principio cuando dije que muchas empresas lo hacen sin tener la obligación todavía.

Con respecto al cinturón de seguridad, es muy importante que se sepa que las empresas no tenemos una posibilidad punitiva para obligar a la gente al uso del cinturón de seguridad. Tengo veinte ómnibus que compramos a partir de 2006 y todos vinieron con cinturón de seguridad. No tengo manera de obligar a la gente a que use el cinturón de seguridad. Yo se los dejo -duermo tranquilo de noche- y todos están puestos en los asientos, pero reitero que no tengo manera de obligar a la gente. Ese es un punto que la Comisión debería tener en cuenta.

También quiero que sepan qué pasa con los cinturones de seguridad de mis ómnibus: los cortan y me los roban. Y yo los repongo, y los cortan y los roban de nuevo. Lejos está en mí la interpretación que hacía el señor Diputado.

SEÑOR BLANCO.- Me disculpo si no estuve adecuado con mis palabras. De ninguna manera quise menoscabar a la Comisión.

SEÑOR VICTORICA.- Yo soy una de las tantas víctimas de accidente por no llevar cinturón de seguridad. Cuando tenía dieciséis años, en Uruguay no había ningún auto que tuviera cinturón de seguridad. Tuve un accidente en la Ruta Nº 3, y volé. Tuve la suerte de que en el Hospital de Trindad me atendieran muy bien y por eso hoy estoy caminando. Soy un convencido de que el cinturón de seguridad algo ayuda. No sé cuánto, pero una parte sí.

Otra cosa es el problema que se genera con la obligación de uso. Cuando hay grandes turbulencias los aviones, por lo general, bajan con varios lesionados porque, a pesar de las indicaciones y reiteraciones de las azafatas, no se pusieron el cinturón de

seguridad y se rompieron la cabeza, se golpearon. Esto sobre todo sucede en Santiago de Chile, por el cruce de la cordillera, con una frecuencia mayor de la que podemos pensar.

Voy a insistir en las pedreas. Aprovechando que este es un proyecto de ley sobre seguridad vial se debería buscar la posibilidad de incluir algún artículo sobre el delito de atentado al transporte como un agravante. Actualmente, la Policía Caminera hace procedimientos al respecto. Cada quince o veinte días me llama el Director de la sección de comunicaciones para avisarme que esa noche van a salir a hacer un operativo sorpresa. Por ahí agarran a algún chiquilín, pero llega a la comisaría, le informan al Juez, y este dispone su a los familiares. Al día siguiente el niño está tirando piedras en la ruta.

En una ocasión una Jueza tomó como medida llamar a los padres y cobrarles los vidrios. En esa zona, en las proximidades a Montevideo, las pedreas a los ómnibus bajaron prácticamente a cero.

Si se toman medidas que tiendan a endurecer el contralor, la de detención de los menores, el procesamiento y responsabilizar a los padres por la rotura de los vidrios y demás, automáticamente se logra mejorar el tema y bajar el riesgo. Y el riesgo es grandísimo. A mí, cuando una noche estaba manejando un ómnibus, me tiraron un chumbazo. Era un agujerito chiquitito en el vidrio del costado del conductor, a cinco centímetros de donde estaba sentado. Si me hubiese dado, nadie hubiera sabido por qué ese ómnibus tuvo un accidente porque con todo el ómnibus roto sería muy difícil determinar que la culpa no era mía sino de un chumbazo.

Los atentados a los vehículos de transporte es un riesgo muy grave. Hubo un accidente lamentable con un camión de Conaprole y un ómnibus de la empresa General Belgrano, de Argentina, en que resultaron algunos fallecidos y una persona quedó cuadripléjica. Esto a veces esto es mucho más triste y desgraciado, y cuesta más caro a la familia porque hay que mantener con vida a esa persona. Creo que sería importante considerar esas cosas aprovechando que están haciendo analizando un proyecto de ley de seguridad.

SEÑOR CARMINATTI.- Quiero agradecer la atención que nos han prestado. Nuestra única intención es colaborar para que se llegue a un proyecto de ley bueno y aplicable.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión agradece la presencia de la delegación.

(Se retira de Sala la delegación de la Anetra)

(Ingresa a Sala una delegación de la Unott)

——La Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas da la bienvenida a la delegación de la Unott, integrada por los señores Christian Castro, Marcos Lombardi, Juan Arellano y Luis San Martín.

El motivo de la convocatoria es que nos brinden sus aportes acerca del proyecto de ley de normas complementarias a la ley nacional de seguridad en el tránsito. Hemos mantenido reuniones con la Unasev, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y Anetra. En función de esas instancias y de lo que hemos conversado en el ámbito de esta Comisión seguramente habrá algunas modificaciones, sobre todo en el artículo 6º del proyecto de ley.

SEÑOR ARELLANO.- Queríamos hablar sobre nuestra forma de trabajo en el transporte interdepartamental.

Si bien conformamos la Unott, en sus tres sectores distintos -urbano, suburbano e interdepartamental-, hay formas de trabajo que son diferentes. Los ómnibus que tocan Montevideo y van hacia las distintas ciudades y pueblos del interior son interdepartamentales, y los que unen una ciudad del interior con un pueblo cercano son ómnibus urbanos del interior, pero también son tramos que hacen los interdepartamentales. O sea que nuestro laudo es muy extenso.

Asimismo, están aquellos ómnibus que llevan a los trabajadores a las chacras o a las plantaciones de árboles. Todos los ómnibus del interior y hasta los de transporte internacional están regulados por la Unott.

Quiero referirme al trabajo del coche que nosotros llamamos de camino, que es el que está de turno: es el primer coche que siempre tiene que salir y que va parando en todos los lugares de la ruta. Se encarga de llevar a las personas que van a la estancia, al policía que va a la comisaría, al que va al medio del campo, a los chiquilines de las escuelas rurales.

En cuanto a ese artículo tenemos un problema. Si en un coche de camino no se puede llevar gente de pie, van diez asientos libres y en una escuelita suben quince alumnos, ¿cómo vamos a hacer? Como guardas del coche o como choferes, no podemos limitar quién sube y quién no. Ese es un problema que se nos podría dar con la futura ley. Sí estamos en contra de que se trabaje llevando a más gente parada de lo que corresponde, porque también se da que en algunas empresas fuerzan a los trabajadores a cargar gente hasta la puerta, como habitualmente se ve en los servicios urbanos y suburbanos. Esa es otra realidad que tenemos.

Para nosotros este proyecto de ley no ayuda, aunque nos parece bien que la gente no viaje de pie en los servicios directos, aunque hay empresas que lo permiten.

En el caso del coche de camino, en el que algunas personas viajan quince o veinte kilómetros, es necesario que se pueda llevar gente parada para no dejarla en el camino.

En estos días hubo noticias de accidentes ocurridos en las rutas, uno de ellos fue con un coche interdepartamental. Como Unott, tratamos de no hablar del tema en el mismo momento, por respeto a las familias y al entorno que involucra al accidente, pero la realidad es que nosotros tenemos un laudo en el que no tenemos involucrado en la corta, mediana ni larga distancia al conductor cobrador.

Les vamos a hacer entrega de un documento en el que figuran los cuatro laudos de la Unott, firmado por los trabajadores y los empresarios. Allí hay una parte que involucra al conductor, al micrero, al que se le paga el 30%. Esto sería para el caso de los servicios urbanos e interurbanos del interior, por ejemplo en la ciudad de Mercedes, o de recorridos dentro del departamento, como puede ser de Carmelo hasta Colonia, pero no puede ocurrir en la corta, mediana ni larga distancia. Hay dos o tres empresas que han utilizado este mecanismo en el ómnibus interdepartamental, o sea que llegan a Montevideo y salen como micreros en coches que no están adaptados para esa forma de trabajo. Esto lo hemos denunciado varias veces, tanto en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social como en el de Transporte y Obras Públicas. A este último hace tres años le hemos solicitado que se expida al respecto-, pero no lo ha hecho. Sí tenemos firmado el documento del laudo.

También hemos planteado este tema a Anetra pero tampoco se ha expedido.

Si ustedes analizan e interpretan el laudo quizás puedan comprobar que es una práctica que no se debe hacer. En el caso del referido accidente, si hubiera tenido guarda

-sabemos que no podemos hablar de lo que podría haber sido- quizás no hubiese ocurrido. Este es el relato. Dejamos a su disposición el material.

SEÑOR LOMBARDI.- Quiero agregar algunas cosas.

Antes que nada nos gustaría agradecer esta instancia de convocatoria de los trabajadores, y queremos dar nuestra posición.

Entendemos que, en algunas oportunidades, el orden de los factores sí altera el producto. Esta ley se rompe -por lo menos, nosotros entendemos que es así- cuando nos convocan después de que el proyecto de ley tiene media sanción.

Si bien esta cuestión no acontece solamente con el gremio del transporte, sino en todos los rubros y ámbitos en los que se discuten proyectos de ley, entendemos que sería bueno que antes de obtener la media sanción se convoque a todos los actores involucrados, como se está haciendo en este momento, a fin de poder revocar, o no, alguno de los artículos, por parte de quienes estamos en esta tarea, y seguramente tenemos alguna visión diferente a la de quienes escriben las leyes.

Dicho esto y con ánimo de colaborar, quiero decir que hay cuestiones que nos preocupan sobre este proyecto. Entendemos que este tema tuvo una acelerada en los últimos tiempos, a raíz de cuestiones que son de público conocimiento por las lamentables consecuencias que tuvieron.

Existen cuestiones que tomamos como si fuéramos un país recién nacido, nuevo, porque, a veces, no tenemos prevención para determinado caso y para otras tenemos algunas normativas que son demasiado viejas y consideramos que habría que empezar a meterse en ellas para buscar una solución. Por eso, creemos que para el transporte, para todos los usuarios y para toda la ciudadanía en general, es importante esta iniciativa de llamarnos, así como también este tema puntual que se está tratando con esta ley.

Voy a mencionar alguna de las cosas que nos preocupan.

A nosotros nos llega el pedido del Poder Ejecutivo en el que se pone a consideración del Cuerpo el proyecto de ley y como antecedentes se menciona, en una de sus primeras partes, que Uruguay incorpora, en base al informe de la Organización Mundial de la Salud, el vocablo "siniestro de tránsito" al referirse a los accidentes de tránsito.

Queremos que nos desasnen en cuanto a si incorporar quiere decir agregar, tal como lo entendemos nosotros, porque parece que se refiere a sacar y cambiar. Nosotros preguntamos: "Se está sacando "accidente de tránsito" y poniendo "siniestro de tránsito"? En ese caso, nos preocupa lo que puede venir como consecuencia, y es cómo se trataría, cómo se caratularía e investigaría a los compañeros que tienen la lamentable desdicha de tener un accidente, de chocar, y después son procesados, porque acá dice que las lesiones causadas por el tránsito son predecibles y evitables. Para nosotros eso es muy importante, porque hay cuestiones que no son predecibles y evitables en los accidentes. Para nosotros no es lo mismo un accidente que un siniestro, como está desarrollado en este antecedente de la ley. Lo dejamos planteado para que traten de investigar esa situación.

Por otro lado, estuvimos leyendo el proyecto de ley y, por suerte, hay una cantidad de cosas que se sacaron: un articulado de treinta y un artículos terminó en diecisiete. No quiero decir con esto que sea bueno que se saquen las cosas sino que entendemos que se purificó y se estuvo analizando bien el tema y quedó lo más importante. Por supuesto que compartimos muchos de los lineamientos que están vertidos en lo general de la ley. Nuestra gran preocupación era relativa a este artículo 6º, que a nosotros nos toca más

profundamente, que tiene que ver con el comportamiento que debemos tener como trabajadores del transporte ante una situación de usuarios que van a ir parados.

Esa posición ya fue aclarada por el compañero Arellano. Es muy difícil para nosotros decir a los trabajadores: "Hasta acá llegamos; no podemos llevar más pasajeros", y cerramos la puerta. Entendemos que está bien que se aplique para los coches de línea directa porque, además, también hay que tener en cuenta en la temporada alta la "viveza" -entre comillas- de algunas empresas que venden tres y cuatro veces el mismo asiento. Esa es una cuestión que también nosotros tenemos que denunciar, porque pasa, y quienes terminamos como responsables poniendo la cara ante el usuario somos los que trabajamos arriba de los vehículos. Como esas situaciones se dan y entendemos que están mal, creemos que las líneas directas no deberían llevar usuarios parados.

En los otros recorridos es muy difícil la situación. Como bien decían los compañeros no solamente se piensa aplicar para el transporte de mediana o larga distancia sino también para los que recorren rutas nacionales. Voy a poner un ejemplo bien gráfico. La línea 124 de Cutcsa, que va desde Santa Catalina a la Aduana lo hace por una ruta nacional. Creo que ninguno de los que estamos acá nos atreveríamos a decir a ningún usuario que no suba en una hora pico o que el ómnibus tiene que ir solamente con pasajeros sentados, no por la deficiencia o la eficiencia de la línea, sino porque el servicio no da abasto cumpliendo sus recorridos normales y los coches van hasta la boca.

Al comienzo nos referíamos a cuestiones de suma importancia que se deben controlar. El Ministerio de Trabajo y Seguridad Social en el año 1989, a raíz de una solicitud de los compañeros del sindicato de Rutas del Sol, tuvo un fallo con respecto a si se podía trabajar con conductor cobrador y guarda o con conductor cobrador solo en las líneas de mediana y larga distancia. En ese informe, el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social dijo que para realizar esa tarea el coche debería contar con chofer y guarda con argumentos válidos establecidos. Hoy se está pidiendo lo mismo al Ministerio de Transporte y Obras Públicas para que también opine sobre esta situación. Estamos convencidos de que debe haber dado el argumento en esta misma Comisión anteriormente. Nosotros seguimos manteniendo la misma postura: en las líneas directas sí; en el resto es imposible llevar a cabo esta tarea.

Volviendo al tema de las normativas, quiero decir que cité el ejemplo anterior para referirme a lo que no se cumple, porque nosotros en seguida tenemos argumentos para decir que esto se puede hacer o no, pero después no tenemos, o no queremos, tener los medios -eso depende de quién esté- para llevar a cabo el control de esas normativas que nosotros mismos creamos.

Hoy podríamos decir que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas no cumple con la normativa del control. La Intendencia de Montevideo tampoco. En el transporte urbano de pasajeros había una línea que en algún tiempo estuvo pintada encima de los coches -hace muchos años que se dejó de pintar- y que existía sobre la espalda del conductor. Se trataba de una línea que corría en forma vertical el ómnibus y de ahí hacia atrás se podía llevar pasaje, pero de ahí hacia delante no, porque obstruye la vista del chofer. En estos coches que ahora tenemos en la ciudad de Montevideo hay otro atenuante, porque los cambios surgen no solo en lo que es tráfico, el transporte y la cantidad de vehículos que hay en la ciudad, sino también en los vehículos que hemos tenido. Hoy en día, los ómnibus del transporte capitalino tienen el asiento del guarda un poco más atrás de la cuarta parte del total del ómnibus. Eso quiere decir que la visual del guarda no es la misma que tenía antes, cuando estaba ubicado en la primera línea, inmediatamente después de la espalda del chofer. Eso hacía que el guarda tuviera la visión de la derecha. Por tal motivo, en los instructivos de guarda de todas las empresas

de transporte de Montevideo se deja bien claro -ustedes lo deben saber- que la responsabilidad de la derecha del ómnibus la tiene el guarda y no el chofer, que es el que va manejando. Creo que hoy en día deberíamos preguntarnos si ese guarda tiene la visión como para hacerse cargo de la derecha, cuando la trompa ya pasó la esquina y va casi en la mitad del ómnibus. Esto lo agrego porque me parece importante. Hay una cantidad de cambios que se han generado, y antes de elaborar cualquier proyecto se deberían estar analizando. Hoy eso no se respeta para nada. Ustedes viven acá -capaz que hasta viajan en algún coche colectivo de Montevideo- y saben que los ómnibus en las horas pico están llenos hasta las puertas y más, lo que entorpece nuestra función. Sería de muy difícil control establecer esta normativa del artículo 6º, tal cual está planteada, más allá de que establece que hay excepciones totales o parciales.

Nos preocupan las condiciones laborales de los trabajadores. Por supuesto que muchas de ellas no las vamos a plantear acá, porque creemos que no es el ámbito o, tal vez, el momento para hacerlo, pero entendemos que son condicionantes que hace al componente general del transporte. El transporte no solo se compone del trabajador, el ómnibus y el usuario; hay una cantidad de cuestiones que hacen a su vida diaria.

Si no me equivoco, en esta misma Comisión -o tal vez en la Comisión de Legislación del Trabajo- nos hemos referido al artículo 67 de la OIT en el que se establecen las cuatro horas consecutivas del trabajador y después el descanso; son cuestiones que no se aplican ni se controlan. Hemos hablado de las treinta horas semanales, a las cuales también se refiere el artículo 67 de la OIT y tampoco se aplican. Todas estas condiciones de trabajo también perjudican lo que podría ser después la aplicación de una ley tal cual está establecida.

El artículo 18 con respecto a las sanciones dice: "Las sanciones que deriven de la aplicación de la presente ley serán fijadas por el Poder Ejecutivo a propuesta de la Unasev y en consulta por el Congreso de Intendentes". Tenemos interrogantes sobre esta ley; quizás porque somos ignorantes de una cantidad de cuestiones que están planteadas aquí o tal vez los demás actores también las tengan, pero esto nos preocupa, más aún teniendo en cuenta todo lo que, últimamente, ha sucedido en torno al transporte. Las sanciones que se deriven, ¿a quién serán aplicadas? ¿A los trabajadores que manejan el ómnibus? ¿A las empresas? ¿Eso lo determinará la Unasev o se hará en el Congreso de Intendentes? ¿Quiere decir que va a haber distintas aplicaciones según la Intendencia o el lugar donde se haya tenido el accidente?

SEÑOR POZZI.- Quiero adelantar a los compañeros -como ya lo hiciera el señor Presidente- que seguramente en el correr de esta semana o a principios de la que viene, vamos a contar con la nueva redacción del artículo 6º en la línea en que se está planteando. Las dificultades que todos pudimos observar que tiene la aplicación de esta disposición, también pudieron advertirlas otros actores que hemos consultado. Tanto la Unasev como el Ministerio de Transporte y Obras Públicas tienen la visión de que esta disposición es inaplicable y, si se llevara adelante, desde el punto de vista social ocasionaría un inmenso problema tanto para aquellas personas que quedarán paradas en la ruta.

Como dije, el Poder Ejecutivo enviará una modificación al artículo 6º de este proyecto de ley. Cuando esté a consideración de esta Comisión, analizaremos cómo se aplicará.

En cuanto a lo planteado por el señor Lombardi, debemos reconocer que no hemos previsto lo relativo al tema sancionatorio. Averiguaremos de qué se trata este asunto.

Esta ley es muy amplia y, además del tema del transporte, abarca otras cosas. Nosotros queríamos enfocar en el transporte el problema que veíamos más candente: los trabajadores en algún momento deberán decidir quiénes suben al transporte. Es decir, si quedan cuatro lugares, tendrán que elegir quiénes suben. Esto es lo que creemos que traerá problemas a todo nivel. Como decía, vamos a tratar de encaminar este asunto con el Poder Ejecutivo.

En relación con el tema sancionatorio, vamos a buscar respuestas para dar; el resto de las dificultades aquí planteadas, vamos a ver si podemos trabajar con las Intendencias o con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas para solucionarlas.

SEÑOR PRESIDENTE.- El artículo 18 básicamente está referido a las disposiciones que hacen a las normas en las que las Intendencias tienen ciertas potestades. En el caso del transporte -si se modifica este articulado en la medida en que se estaba conversando- de los ómnibus de mediana y larga distancia, la responsabilidad de la regulación es del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, es decir, en este caso, no tendría que mediar ningún tipo de coordinación con las Intendencias. Me parece que ese artículo va dirigido a aquellas empresas de transporte que infringen alguna norma que las Intendencias deben controlar. La idea es coordinar qué tipo de sanciones económicas se deberían aplicar. En este sentido lo que se intenta es unificar los criterios. Ese es el espíritu del artículo.

Reitero que lo importante es que ustedes nos hayan podido brindar una opinión.

La Comisión tomó nota de lo planteado por el señor Arellano en cuanto a los micros, su implementación y cómo se está desarrollando este asunto. Creo que esto sería una buena pregunta para trasladar a las autoridades del Ministerio de Transporte y Obras Públicas; la verdad es que esta pregunta no se la hicimos cuando fue convocado porque, no fue la tónica por donde se dirigió la reunión.

En cuanto tengamos alguna propuesta de redacción alternativa por parte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, vamos hacérselas llegar a fin de que ustedes puedan analizarla y dar su opinión, aunque sea de manera digital.

SEÑOR ARELLANO.- En el caso nuestro, en todos los años que llevamos en el ómnibus hemos comprobado que en los coches con cabina, cuando trancamos la puerta, es más difícil que la gente se caiga hacia delante. Lo mismo nos sucede en Montevideo. Cuando debemos parar, a veces se cruza alguna persona por lo que frenamos bruscamente y, con los coches con cabina, si alguien se cayera no lo haría hacia delante ni hacia el chofer.

SEÑOR PRESIDENTE.- La propuesta que iba a hacer el Ministerio de Transporte y Obras Públicas tenía que ver con el uso de los cinturones con el cambio de las unidades. Las unidades nuevas de ómnibus de hecho ya vienen con cinturones. Quizás este aspecto sea uno de los que debemos conversar con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas a fin de que los ómnibus nuevos puedan incorporar cabinas o algún otro dispositivo de seguridad para que no suceda lo que ustedes están planteando.

SEÑOR ARELLANO.- El Ministerio de Transporte y Obras Públicas es el que habilita la unidad y dispone, según su metraje, cuántas personas pueden ir paradas. No estamos en contra de llevar la cantidad de gente parada que dispone el Ministerio de Transporte y Obras Públicas pero queremos llevar lo que corresponda, es decir, no estamos dispuestos a que viajen parados setenta pasajeros. Esto ha sucedido en algunas líneas de ómnibus, sobre todo en el interior del país. Allí se puede observar esto: se largan pocos coches y la gente tiene que viajar. No es como en Montevideo que viene un ómnibus detrás de otro; en el interior hay que viajar como sea. Entonces, distancias de

cien kilómetros, la gente que no tiene en qué ir a trabajar, la suben y van como los ómnibus de la capital, pero a más velocidad.

Quiero contar una anécdota. En la empresa en la que trabajamos, hace pocos días trajeron coches nuevos, todos con cinturones de seguridad. Cuando terminé el segundo viaje en la terminal, y fui a revisar, ya me habían robado los dos cinturones. Esto también va a dar algún problema porque, más allá de que se exija a las empresas el cinturón de seguridad, estas de alguna forma nos exigirán que se utilice y vamos a ser los responsables por estar arriba del ómnibus. Ahora bien: esto en algún momento nos va a preocupar y causar problemas porque los pasajeros tienen la costumbre de llevarse aquello que no es de ellos.

Muchas gracias por recibirnos. La Unott está a la orden para cualquier consulta que los señores Diputados deseen hacer.

SEÑOR PRESIDENTE.- Muchas gracias a ustedes.

Se levanta la reunión.

≠